Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 13. Warszawa, 26 kwietnia 1935 r. Rok XVII

T R E Ś Ć:

SPRAWY RUCHU KOLEJOWEGO.

73.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 22 marca 1935 r. Nr. R. O. VI. 257/2 o zmianie Przepisów o nadawaniu telegramów w pociągach (Nr. R. 9) i o zmianie zagranicznej taryfy telegraficznej.

Stosownie do rozporządzenia Ministerstwa Poczt i Telegrafów z dnia 19.II. r. b. Nr. T.E. 2341 i z dnia 27.II. r. b. Nr. T.E.. 3390 w Przepisach o nadawaniu telegramów w pociągach (Nr. R. 9), zatwierdzonych rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 23 czerwca 1932 r. za Nr. RO. III. 52/46/32 (Dz. Urz. M. K. z 1932 r. Nr. 19, poz. 142) wprowadzam następujące zmiany:

1) Na str. 28, „Wskazówki, do jakich krajów mogą być przyjmowane telegramy zagraniczne" w wierszu 3-cim „Czechosłowacja" w kolumnie: „Opłata za telegram zł. gr.„ zamiast: „4.80" wpisać: „4.30" i w kolumnie: „Całkowita opłata zł. gr." zamiast: „5.40" wpisać: „4.90" i w wierszu 10-m: „Zagłębie Saary" w kolumnie: „opłata za telegram zł. gr." zamiast: „5.80" wpisać: „5.60" i w kolumnie: „całkowita opłata zł. gr." zamiast: „6.40" wpisać: „6.20".

2) Na str. 32: „Tabela opłat telegraficznych za telegramy nadawane w pociągach", w pozycji 2. „Za telegram do Czechosłowacji", w kolumnie: „Należność zł. gr." zamiast: „4.80" wpisać „4.30" i zamiast: „5.40" wpisać: „4.90" i w pozycji 9: „Za telegram do Zagłębia Saary" w kolumnie: „Należność zł. gr." zamiast: „5.80" wpisać „5.60" i zamiast: „6.40" wpisać: „6.20".

W zagranicznej taryfie telegraficznej (Dział IV Telegraficzny Tom 4 z 1933 r.) należy poczynić następujące zmiany:

1) Na str. 16 w pozycji: „Czechosłowacja" w rubryce „3 zwykły" zamiast: „19" wpisać: „17" i w rubrykach: „5,6 i 7" zamiast: „9,5" wpisać: „8,5".

2) Na str. 30 w pozycji: „Zagłębie Saary" w rubryce: „3 zwykły" zamiast: „23" wpisać: „22".

74.

Nr. R. O. II. 50/17 z dnia 15 marca 1935 r. w sprawie zmian w załączniku Nr. 1 do instrukcji Nr. R 25, zatwierdzonej rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 25 listopada 1931 r. Nr. R. O. II. 25/19/31 (Dz. Urz. M. K. z 1932 r. Nr. 1, poz. 8).

W załączniku Nr. 1 do instrukcji Nr. R 25 wprowadza się następujące zmiany:

1) w punkcie 2) ustępu (1) wykreśla się słowa: „w poufnym załączniku do służbowego rozkładu jazdy (zeszyt III)" i na miejsce tych słów wpisuje się „w części I (stałej) dodatku do służbowego rozkładu jazdy";

2) w ustępie (2) na początku wykreśla się słowa: „z poufnego załącznika rozkładu jazdy (zeszyt III)" i na to miejsce wpisuje się: „z części I (stałej) dodatku do służbowego rozkładu jazdy".

SPRAWY DROGOWO - KOLEJOWE.

75.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 25 lutego 1935 r. Nr. U. Z. III-144/1 w sprawie częściowego uzupełnienia Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich.

Na podstawie art. 4 poz. 7 i art. 10 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 roku o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 580) oraz art. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 roku w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 567), niniejszem zarządzam następujące uzupełnienia Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich, stanowiących załącznik do rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 9 lipca 1930 r. Nr. V. 5/6195/30 w sprawie Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich (Dz. Urz. M. K. Nr. 25, poz. 195).

§ 1.

W § 1, punkcie 10, wierszu trzecim po słowach: „te semafory odstępowe...." dodaje się: „i semafory wjazdowe na posterunkach osłonnych". W tym samym paragrafie, w punkcie 16, ustępie drugim, po słowach „białe światło...." dodaje się słowa „bądź sygnał wątpliwy (niepewny) nocny".

W rozdziale II po opisie sygnału 4, wprowadza się opis sygnału 3a w następującem brzmieniu:

Sygnał 3a: Oznacza, że za nim, w odległości drogi hamowania pociągów, znajduje się semafor.

We dnie.	W nocy.
Nieruchoma okrągła tarcza żółta z czarnym pierścieniem i białą obwódką, zwrócona do pociągu.	Jedno pomarańczowe światło zwrócone do pociągu





W § 2, w końcu uwagi 2) do punktu 5 dodaje się co następuje: „Takie semafory i tarcze ostrzegawcze noszą nazwę świetlnych. Odpowiednio do semaforów jednoramiennych, dwuramiennych i trzyramiennych rozróżnia się semafory świetlne: jednokierunkowe, dwukierunkowe i trzykierunkowe".

W końcu § 2 wprowadza się tekst w następującem brzmieniu:

10. Nieruchome tarcze ostrzegawcze (sygnał 3a) nakazują zmniejszenie szybkości pociągów z takiem wyrachowaniem, ażeby pociąg był zatrzymany przed odnośnym semaforem z wyjątkiem przypadku, gdy maszynista pociągu dostrzeże na odnośnym semaforze sygnał „Wolna droga". W tym przypadku zmniejszenie szybkości pociągu o tyle, by zatrzymać go przed semaforem, nie jest potrzebne, i maszynista powinien miarkować szybkość pociągu w zależności od miejscowych warunków, kierując się obowiązującemi przepisami.

11. W nocy latarnia na nieruchomej tarczy żółtej pokazuje wstecz światło białe w celu kontroli, czy ona się świeci.

W rozdziale IV i w § 4 tytuł: „Tarcze przetokowe" zmienia się na: „Tarcze manewrowe"

Tekst § 4 (przepisy stosowania sygnałów) zmienia się jak następuje:

„1. Tarcze manewrowe wskazują, czy przetaczanie taboru jest dozwolone, czy też zabronione.

Jeżeli tarcza manewrowa odnosi się tylko do jednego toru, to na sygnał 5 „Przetaczanie wzbronione" nie wolno przetaczać taboru poza tarczą manewrową.

Jeżeli tarcza manewrowa odnosi się do grupy torów, to na sygnał 5 wolno przetaczać tabor na każdym torze tej grupy tylko do ukresu najbliższej zwrotnicy.

2. W stosunku do pociągów wjeżdżających i wyjeżdżających tarcze manewrowe nie mają znaczenia".

W rozdziale VI i w § 6 w końcu tytułów dodaje się w nawiasie: „(tarcze zaporowe)".

W § 6, punkcie 3, wierszu siódmym wykreśla się słowo: „wreszcie", w wierszu zaś dziewiątym po słowie: „zabroniona" dodaje

się: e) do oznaczenia na torach stacyjnych miejsca przed którem pociąg powinien się zatrzymać." Nadto w wierszu dziewiątym zamiast „a) i c)" należy czytać „a), c), i e)".

W § 7 po tekście punktu 10 dodaje się następujące zdanie: „Tor zamknięty między dwiema stacjami linji jednotorowej należy również osłonić sygnałem 11a „Stój" (bez sygnału ostrzegawczego), ustawionym na obydwóch stacjach za zwrotnicą wyjazdową".

W rozdziale VII, zatytułowanym: „Sygnały drogowe" po tekście do sygnału 11d zamieszcza się opis nowego sygnału, a mianowicie:

„Sygnał 11e „Stój" dawany syreną.

W § 7, zatytułowanym: „Sygnały drogowe" w punkcie 13 dodaje się nowe ustępy w następującem brzmieniu:

„Sygnał 11e „Stój", dawany syreną stosuje się w miejscach złej widzialności sygnałów (np. tunel w Warszawie), wymagających zwrócenia szczególnej uwagi na sygnał na semaforze wjazdowym. Sygnał 11e ma na celu powiadomić maszynistę, który już przejechał obok tarczy ostrzegawczej, że należy natychmiast zahamować pociąg. Działanie syreny jest wywołane przez najechanie pierwszej osi pociągu na kontakt szynowy.

Syrenę i kontakt szynowy ustawia się między semaforem wjazdowym a tarczą ostrzegawczą. Odległość, na której syrena ma być ustawiona, przed semaforem wjazdowym, oraz odległość na której ma być przed syreną przymocowany do szyny kontakt szynowy, ustanawia Dyrekcja, w każdym poszczególnym przypadku w zależności od warunków miejscowych oraz od szybkości kursujących pociągów.

Dźwięk syreny trwa dopóty, dopóki na semaforze wjazdowym nie będzie dany sygnał „Wolna droga".

W § 8, w końcu punktu 3 dodaje się następujące zdanie: „na czole zaś tego parowozu nad prawym zderzakiem — w nocy — oświetlona latarnia, która rzuca wprzód światło białe. Przy jeździe powrotnej parowozu popychającego, zarówno na linji jednotorowej jak i na dwutorowej, nie zmienia się sygnałów na czole ani na końcu parowozu".

W tym samym § 8, tekst punktu 5 zmienia się na następujący: „Jeżeli pociąg wraca ze szlaku do stacji to przy jeździe powrotnej, zarówno na linji jednotorowej, jak i dwutorowej, nie należy zmieniać sygnałów na czole i końcu pociągu. W tym przypadku sygnał 14a lub 14b służy do oznaczenia początku pociągu powracającego ze szlaku do stacji, a sygnał 13a — końca tego pociągu.

W końcu rozdziału XI zamieszcza się opis nowowprowadzonego sygnału 32 przy manewrowaniu. Opis ten otrzymuje następujące brzmienie:

„Sygnał 32: „Odrzucić".

Dwa długie tony i jeden krótki ton świstawką ustną lub trąbką, prócz tego zaś:

We dnie:	W nocy:
Chorągiewka sygnałowa lub ręka poruszana dwukrotnie poziomo, następnie zaś raz jeden szybkim ruchem pionowo.	Latarka ręczna ze światłem białem poruszana dwukrotnie poziomo, następnie zaś raz jeden szybkim ruchem pionowo.

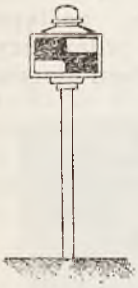




Po tekście rozdziału XIII oraz § 13, zatytułowanym: „Sygnały dawane w razie rozerwania pociągu" zamieszcza się nowy rozdział w następującem brzmieniu:

XIV. Sygnały alarmowe.	§ 14. Sygnały alarmowe.
Sygnał 33 „Alarm"	
Krótkie, szybko po sobie następujące tony syreny warsztatowej, świstawki parowozowej, trąbki lub świstawki ustnej.	1. Sygnał alarmowy daje się w celu powiadomienia służby kolejowej o nagłym wypadku zagrażającym bezpieczeństwu ruchu pociągów, mieniu kolejowemu lub bezpieczeństwu pracowników, pełniących służbę, jak np.: pożar na terenie kolejowym, napad złoczyńców i t. p. 2. Pracownik kolejowy, który dostrzegł to niebezpieczeństwo lub sam jest w niebezpieczeństwie, powinien natychmiast rozpocząć dawanie sygnału 33. Jeżeli pracownik ten nie posiada przyrządu do dawania sygnałów akustycznych, powinien niezwłocznie zawiadomić o niebezpieczeństwie pracownika posiadającego przyrząd sygnałowy. 3. Inni pracownicy powinni powtarzać usłyszany sygnał alarmowy do czasu rozpoczęcia akcji ratunkowej".

W dodatku I do Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich tekst i rysunek wskaźnika 3c zmienia się jak następuje:



„Na latarni czworokątnej, umieszczonej na słupie ustawionym z prawej strony toru wyjazdowego lub grupy torów, patrząc w kierunku jazdy, dwa białe czworokąty na czarnem tle, umieszczone ukośnie względem siebie, widoczne tylko wtedy, gdy odnośny semafor wyjazdowy wskazuje sygnał 2a lub 2b „Wolna droga".

Oznacza, że odnośny semafor wyjazdowy wskazuje sygnał 2a lub 2a „Wolna droga" na wyjazd z toru lub grupy torów, do których się odnosi.

Za pozwoleniem Ministerstwa Komunikacji na tej samej latarni można umieszczać oznaczenia kierunku odjeżdżających pociągów, widoczne tylko wówczas, gdy odnośny semafor wyjazdowy wskazuje „Wolna droga" (patrz wsk. 7).

Tekst wskaźnika 5, ustęp drugi, otrzymuje następujące brzmienie: „Oznacza na stacji, przystanku, posterunku osłonnym i t. p. miejsce, do którego dojeżdżać mają zatrzymujące się tam pociągi". W ustępie trzecim opisu wskaźnika 6 wyraz „tarcze przetokowe" zmienia się na wyraz „tarcze manewrowe".

W tekście opisu wskaźnika 10, koniec ustępu trzeciego od wyrazów: „za zezwoleniem..." wykreśla się.

W końcu opisu wskaźników 11a, 11b, 11c dodaje się tekst w następującem brzmieniu:

„Wskaźniki 11a, 11b na linjach jednotorowych oraz wskaźniki 11a, 11b, 11c na linjach dwutorowych, przy ruchu prawobieżnym, ustawia się z prawej strony, patrząc w kierunku jazdy, w odniesieniu do której szybkość pociągu powinna być zmniejszona. Na linjach dwutorowych, przy ruchu lewobieżnym, wskaźniki 11a, 11b, 11c ustawia się z lewej strony.

Wskaźnik 11c na linji jednotorowej, którego tylna ściana latarni służy jako wskaźnik IIa dla pociągów, jadących w kierunku odwrotnym, ustawia się z lewej strony, patrząc w kierunku jazdy, w odniesieniu do której pozwala się jechać z szybkością normalną.

Jeżeli na linji jednotorowej jest wymagane zmniejszenie szybkości pociągów tylko jednego kierunku (np. na dużym spadku), to wskaźnik 11c ustawia się z prawej strony toru. Wówczas latarnia wskaźnika 11c powinna być oszklona tak samo, jak na linji dwutorowej".

W końcu dodatku I, po opisie wskaźnika 13, zamieszcza się opis nowowprowadzonych wskaźników 14 i 15.

Opis ten otrzymuje następujące brzmienie:

Wskaźnik 14.

Tablica biała w kształcie ukośnika z czarnem obramowaniem.



Przed mostem oznacza miejsce, przy którego przejeździe należy zamknąć klapę popielnika parowozu.

Wskaźnik 15.



Krata w kształcie ukośnika, której połowa jest pomalowana (z obu stron) na kolor biały, druga zaś połowa (również z obu stron) na kolor czarny.

Wskaźnik ten oznacza miejsce przed przeszkodami stałemi (przejazd, most, rozjazd i t. p.), przed któremi powinny być podnoszone noże pługa odśnieżnego.

Wskaźnik 15 ustawia się w odległości 50 m. od przeszkody. Takie wskaźniki powinny być ustawione z obydwóch stron przeszkody i z obydwóch stron toru kolejowego. Przeszkody, znajdujące się w odległości mniejszej niż 150 m. jedna od drugiej, powinny być zabezpieczone dwoma wskaźnikami, stojącemi obok siebie, jako jedna przeszkoda.

W dodatku II do Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich tytuł: „Sygnały dystansowe" zmienia się na „Tarcze dystansowe".

W § 101a, w tytule, oraz w tekście wyrazy: „Sygnały dystansowe" zmienia się na wyrazy: „Tarcze dystansowe".

W tym samym dodatku II wykreśla się całkowity tekst sygnału 103a jako też tekst § 103a (Nieruchome tarcze ostrzegawcze).

Sprostowanie w dodatku II.

W § 105, punkcie 24, ustępie drugim, wierszu piątym cyfry: „105 wzgl. 106" należy poprawić na cyfry: „115 lub 116".

W spisie rzeczy do Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich, w tytule rozdz. IV i § 4 słowo „przetokowe" zastępuje się słowami „manewrowe", oraz w końcu spisu zamieszcza się:

XIV. Sygnały alarmowe str. 106 i

§ 14. Sygnały alarmowe str. 106a.

W dodatku II do przepisów, w spisie rzeczy tytuł: „Sygnały dystansowe" zastępuje się wyrazem: „Tarcze dystansowe" i wykreśla się tytuł: „§ 103a. Nieruchome tarcze ostrzegawcze".

§ 2.

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 1935 roku.

SPRAWY MECHANICZNO-KOLEJOWE.

76.

Nr. MT. V. 278.10 z dn. 26 marca 1935 r. w sprawie zmiany § 19 Tymczasowej Instrukcji w przedmiocie nadzoru nad wagami i odważnikami, wprowadzonej rozporządzeniem Ministra Kolei Żelaznych z dn. 1/V-1923 r. Nr. 6269/26/23 (Dz. Urz. M. K. Ż. Nr. 14 z 1923 r.).

W Tymczasowej Instrukcji w przedmiocie nadzoru nad wagami i odważnikami na Polskich Kolejach Państwowych (Dz. Urz. M. K. Ż. Nr. 14 z 1923 r.) należy przeprowadzić odręcznie następującą zmianę, obowiązującą od 1-go stycznia 1935 r.: w rozdziale „rewizje", w paragrafie 19, ostatnie dwa słowa „trzy miesiące" zastąpić słowami „sześć miesięcy".

Całkowite więc brzmienie § 19 będzie następujące:

„Wszystkie wagi kolejowe powinny być sprawdzane przez fachowych funkcjonarjuszy kolejowych nie rzadziej, niż raz na sześć miesięcy".

SPRAWY DRÓG KOŁOWYCH.

77.

Nr. DR-48/1 z dn. 13 marca 1935 r. w sprawie rejestrowania przerw i ograniczeń komunikacji na drogach publicznych.

W celu stałego rejestrowania przerw komunikacji na drogach państwowych i utrzymywanych przez Państwo, Ministerstwo Komunikacji prosi Pana Wojewodę o zarządzenie bezzwłocznego zawiadamiania (prócz zawiadamiania miejscowej prasy codziennej i miejscowych klubów samochodowych oraz Automobilklubu w Warszawie) — w myśl okólnika b. Min. Robót Publicznych z 15.VI. 1927 r. Nr. XI-1372 (Departamentu VII (Dróg Kołowych) telefonicznie (tel. w godzinach urzędowych 9-08-07, p. Perycz), lub telegraficznie o wszelkich przeszkodach, powodujących przerwę ruchu na drogach państwowych, jak zniszczenie mostów przy przejściu lodów lub wskutek powodzi załamania nawierzchni, podmycia nasypów i t. p. Wykazy, obejmujące większą ilość przeszkód, np. wskutek załamania, wiosennych powodzi i t. p. powinny być nadsyłane Ministerstwu pisemnie możliwie bezzwłocznie po ich ujawnieniu lub jednocześnie z ogłoszeniem w prasie codziennej przerw w ruchu, które spowodowały.

W tych zawiadomieniach należy podawać określenie przeszkody, która zaszła, miejsce jej ze wskazaniem numeru i km drogi, długość załamania nawierzchni lub podmycia oraz nazwę najbliższej miejscowości, jakoteż przybliżony czas trwania przeszkody i późniejsze zmiany czasu trwania przeszkody.

Podobną rejestrację przerw komunikacji na drogach samorządowych (wojewódzkich i powiatowych) powinien prowadzić w Urzędzie Wojewódzkim Wydział komunikacyjno-budowlany. W tym celu Ministerstwo prosi Pana Wojewodę o wydanie jednocześnie odpowiednich zarządzeń.

78.

Nr. DR-20bXVI-1/3 z dnia 16 lutego 1935 r. w sprawie opłaty na P. F. D. za pojazdy mechaniczne.

W związku z zapytaniem jednego z Urzędów Wojewódzkich, czy osoba rejestrująca pojazd mechaniczny niezarobkowy w ciągu kwartału, a więc np. w trzecim miesiącu danego kwartału, powinna uiścić zgóry opłaty na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego tylko za ten trzeci miesiąc, czy też powinna je uiścić także za dwa pierwsze miesiące tego kwartału, oraz czy w razie wycofania pojazdu w ciągu kwartału, a więc np. w drugim miesiącu tego kwartału należy stronie zwrócić opłatę za trzeci miesiąc kwartału, Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia jak następuje:

Według postanowień art. 12 ust. (1) Ustawy z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr. 45, poz. 352), obowiązek uiszczania opłat powstaje z chwilą dopuszczenia pojazdu do ruchu, przyczem okresy krótsze niż miesiąc liczy się za cały miesiąc, ustaje zaś po upływie miesiąca, w którym pojazd został wycofany z ruchu.

Zgodnie z przytoczonem postanowieniem ustawy, przepis § 5 rozporządzenia wykonawczego do niej z dnia 12 maja 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 52, poz. 397), który głosi, że opłaty od niezarobkowych pojazdów mechanicznych uiszcza się kwartalnie zgóry, należy rozumieć w ten sposób, że jeśli rejestracja pojazdu następuje w pierwszym miesiącu kwartału, to opłaty uiszcza się zgóry za cały kwartał, t. j. za wszystkie trzy miesiące. Jeżeli jednak rejestracja następuje w drugim lub w trzecim miesiącu kwartału, to oczywiście, ze względu na postanowienia art. 12 ust. (1) ustawy, uiszczenie opłat za pierwszy lub za pierwszy i drugi miesiąc kwartału nie obowiązuje, lecz w pierwszym przypadku, t. j. przy rejestracji pojazdu w drugim miesiącu kwartału uiszcza się zgóry opłatę tylko za drugi i trzeci miesiąc kwartału, w drugim zaś przypadku, t. j. przy rejestracji pojazdu w trzecim miesiącu kwartału uiszcza się zgóry opłatę tylko za ten trzeci miesiąc.

Powyższe zasady stosuje się także do zwrotu opłat w razie wycofania pojazdu przed upły-

wem kwartału, to jest, że w razie wycofania pojazdu w drugim miesiącu kwartału, stronie w myśl art. 12 ust. (1) i art. 18 ust. (4) omawianej ustawy, służy prawo żądania zwrotu pobranej opłaty za trzeci miesiąc kwartału. Jedynie jeśli wycofanie pojazdu nastąpi w trzecim miesiącu kwartału, zwrot opłaty za ten miesiąc nie należy się, ponieważ według art. 12 ust. (1) ustawy obowiązek uiszczania opłat ustaje dopiero po upływie miesiąca, w którym pojazd został wycofany z ruchu.

Zwraca się przytem uwagę, że według art. 18 ust. (4) ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym prawo żądania zwrotu pobranych opłat przedstawia się w ciągu roku, licząc od dnia uiszczenia.

Sprostowanie.

W Dz. Urz. M. K. Nr. 5 z dn. 10/II.35 r. powinno być:

na stronie 36, poz. 26 a) — druki sprzedażne z zapasu kas;

na stronie 40 — Kasowa pozycja — numeratorem;

na str. 43 — Kasowa pozycja — numeratorem czerwono.

W Dz. Urz. M. K. Nr. 9 z dn. 20/III.35 r. powinno być:

na stronie 67 i 79, nad poz. 48 — Sprawy ruchu kolejowego;

na str. 67 i 80, nad poz. 49 — Sprawy dróg kołowych.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 75406. 15.IV.35. 8.700.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p., telefon Nr. 8-26-28). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr. Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.